LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMTS — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

1er Novembre 1902 — N° 216.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE. . . . . 500 fr

75 KIL. 500 DANS L'HEURE ! CONTENET ET SON ENTRAINEUR MARIUS THE.

Enfin, Contenet a pu triompher de la déveine persistante qui accompagnait toutes ses tentatives. Il en a triomphé doublement vendredi d'abord, puisqu'il a réussi à battre de 219 mètres le record de Michaël, couvrant dans les 60 minutes, 75 kil. 492, malgré l'obligation de changer de machine une fois et que dimanche, sans accident, il couvrait les 10 kilomètres à l'allure stupéfiante de 7 m. 54 s. 4/5.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Voir dans notre prochain numéro :

La Route des Records
par Georges Prade.

Les Bookmakers
par Paul Mégnin.

Les Courses d'Auteuil
par Franc-Picard.

Les Régates de l'Hélice-Club
par Henri Philippe.

La Question des Coupe-Vent
par André Foucault.

etc., etc.

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800.000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

Sur tous les Pianos

MUSICA

24 pages de musique nouvelle
20 pages de gravures
spécimen contre 1 franc.

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

Toutes les Femmes élégantes lisent

Femina

la Revue idéale de la Femme
et de la Jeune Fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.
LES ÉDITEURS.

La sortie du parc à Pézenas.

Le poteau indicateur à la sortie de Lodève.

L'Alcool et l'Automobile

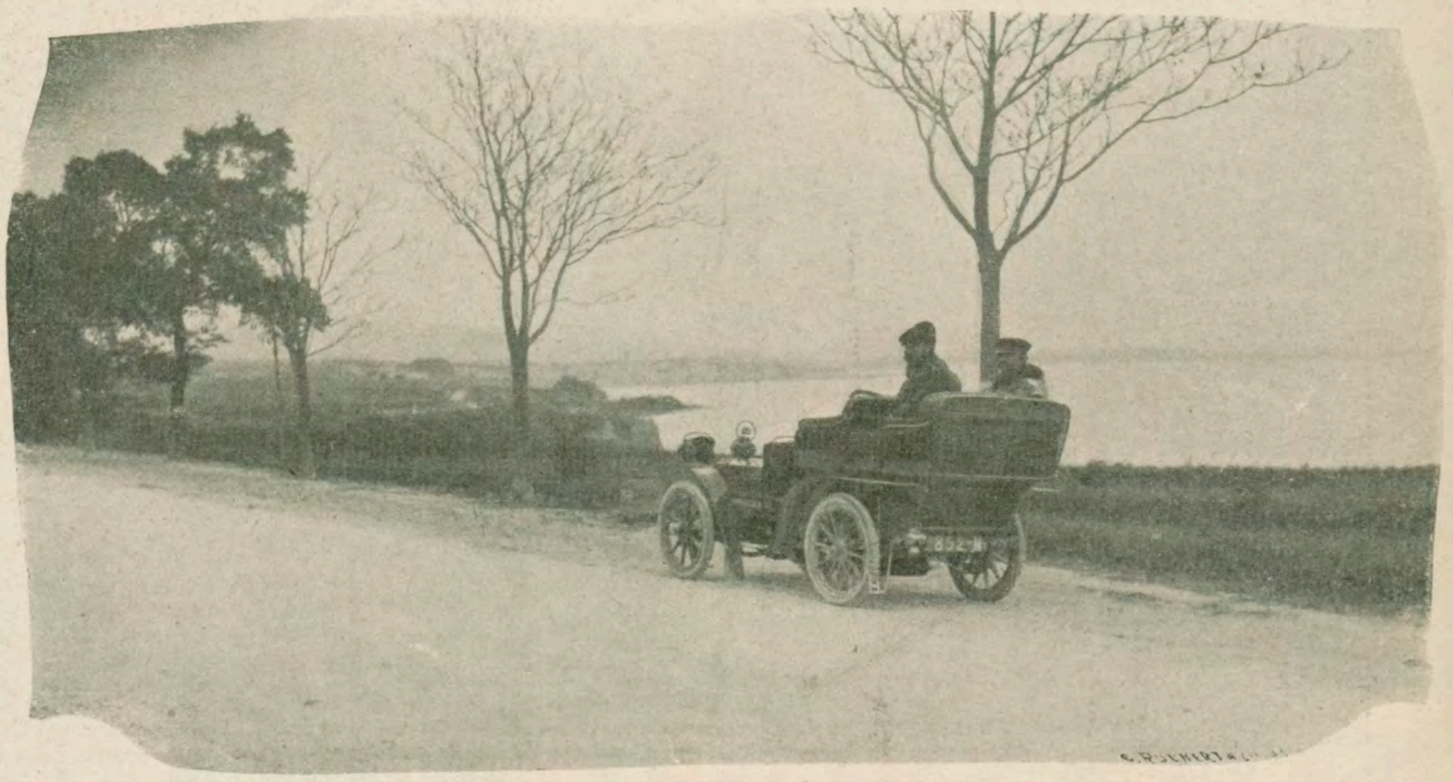
Une Question Agricole
Les Vins du Midi et les Moteurs
Au Circuit de l'Hérault.

Nous avons eu au début de l'année le Circuit du Nord, voici maintenant le Circuit du Midi. Le premier parcourait les départements où pousse la betterave, le second a eu pour théâtre les régions où verdoient les pampres le long des étangs méditerranéens. Car dans tous les deux, si l'automobile joue un grand rôle, l'alcool, l'alcool national y tient le principal.

LE Circuit de l'Hérault vient de se terminer. Tous nos lecteurs sont au courant déjà de cette épreuve à l'alcool, organisée par la Société départementale de l'agriculture.

Les journaux quotidiens leur en ont donné le résultat et leur philosophie. Les gravures ci-jointes leur feront revivre l'épreuve.

C'est pourquoi, passant cette fois un peu à côté, je veux en prendre texte pour poser de façon bien suivie non pas la question de l'alcool et de l'automobile, cent fois étudiée, mais celle des vins et de l'automobile, de l'automobile et de l'alcool de vin, car on a toujours regardé, peut être à tort, du côté du Nord et de la betterave.



La route du Circuit sur les bords de l'étang de Cette.

Jetons en effet un coup d'œil sur un très intéressant opuscule édité par le ministère de l'Agriculture à l'Imprimerie Nationale. Il s'agit de la statistique agricole annuelle. Nous voyons que la France possédait il y a un an

1 609 353 hectares

plantés de vignes. Je ne sais si vous vous rendez compte de ce que cela peut faire de façon exacte, mais comme il n'est rien de tel que l'image, je puis vous ajouter que ces 1 609 353 hectares représentent 160 935 300 ares, soit 16 093 530 000 ou seize milliards de mètres carrés !

Un joli petit carré qui, d'un seul tenant, mesurerait 127 kilomètres de long sur 127 kilomètres de large.

Un vaste champ de vignes ininterrompue qui aurait Paris au centre, et qui irait au nord, jusqu'à Beauvais' au sud, jusqu'à Etampes, à l'ouest, jusqu'à Vernon, à l'est jusqu'à Meaux.

Vous pensez bien qu'il serait un peu difficile de compter le nombre de pieds de vignes qui sont plantés dans cet immense champ. Toutefois, on admet en

Sur la route, entre Lodève et Montpellier.

Le service d'ordre sur la route.

Le garde champêtre, ancien clairon, sort ses plus belles notes en l'honneur de l'alcool national.

général, et bien que certains pays soient beaucoup plus riches, une moyenne pour la France, de 7315 pieds par hectare, soit le fabuleux total de 11 milliards 914 millions de pieds de vigne. En plantant ces pieds de vigne à un mètre de distance, on obtiendrait une rangée de ceps faisant 12 millions de kilomètres, soit trois cents fois le tour de la terre, et la production totale du vin est de 68 millions 514 900 hectolitres, soit 6 milliards 850 millions de litres. On voit quelle cuve il faudrait pour la récolte.

Une cuve qui, haute de 300 mètres aurait 23 000 mètres carrés à la base, 450 mètres de côté. Une cuve qui, large de 100 mètres à la base, sur chaque côté, ce qui représente la Place de la Concorde, aurait 685 mètres de hauteur! Quel gouffre! Ajoutons qu'on l'estime à la bagatelle d'un milliard et demi de francs.

La France est donc un grand pays vinicole, et s'il nous fournit de Bordeaux et de Bourgogne, ces leaders de notre production sont restés surtout dans notre caveau, il ne faut pourtant pas nous abuser, ce n'est pas là qu'est le grand centre de production. C'est dans l'Hérault, précisément où la Société départementale d'agriculture vient d'instituer cette épreuve automobile destinée à présenter la question de l'emploi industriel de l'alcool, vers l'alcool de vin.

Sur le million et demi d'hectares de vignes, l'Hérault en possède en effet 189 910, soit près du huitième!

Sur la production totale de 68 millions d'hectolitres, l'Hérault en fournit 11 millions et demi, soit le sixième! Et l'on compte 87 départements français, et il n'en est que onze où la vigne ne pousse point, ce sont : le Calvados, les Côtes-du-Nord, le Finistère, l'Ile-et-Vilaine, la Manche, le Nord, l'Orne, le Pas-de-Calais, Belfort, la Seine-Inférieure et la Somme. La production de la vigne y est comptée pour zéro.

Si l'on groupe autour du département de l'Hérault ses trois voisins immédiats : le Gard, l'Aude et les Pyrénées-Orientales, et c'est le cas qui nous occupe, car le Circuit de l'Hérault fut en somme destiné à intéresser toutes ces régions limitrophes, on obtient le curieux tableau suivant :

Un coin de garage à Pézenas.

	Nombre d'hectares de vignes.	Nombre d'hectolitres de vins.
France	1 609 353	68 514 906
Hérault	189 910	11 493 700
Aude	133 568	6 313 101
Gard	77 901	3 794 796
Pyrénées-Orientales	60 379	2 614 405
Total des départements.	461 758	24 216 002
Proportion	3/10	3/8

Le Circuit de l'Hérault doit donc être une indication précise pour ceux qui nous conduisent. Ils savent maintenant qui compte sur nous et par conséquent sur qui nous pouvons compter à l'heure des revendications.

GEORGES PRADE.

Le Santos-Dumont IX

Déjà, le 18 octobre, nous donnions quelques détails sur le nouvel aéronat de Santos-Dumont, un tout petit aéronat construit au 1/8e des plans du prochain grand « dirigeable » à bord duquel pourront prendre place une dizaine de passagers. Il nous est possible aujourd'hui, de compléter ces renseignements.

✣ ✣ ✣

Le *Santos-Dumont IX* est terminé, en effet, et, à part son enveloppe, il fut construit entièrement, très originalement, par le fidèle mécanicien Chapin, sous la direction du célèbre aéronaute, dans la garçonnière qu'habitait jadis le vainqueur du prix Deutsch — à l'époque, précisément où il luttait contre le règlement ardu de la sensationnelle épreuve.

Or, un peu avant que la partie mécanique ait été démontée pour être transportée au parc de Vaugirard, dans le hangar d'où les appareils de Severo et du baron de Bradsky partirent.... et ne revinrent pas, nous avons de nouveau rendu visite à la poutre-armée que nous reproduisons — ainsi que le modèle de l'enveloppe, en baudruche, lesté d'une bouteille de champagne et d'une paire de bottines vernies! La poutre-armée venait de recevoir son moteur, un véritable bijou de trois chevaux de puissance. A titre de curiosité, donnons le poids du volant, une simple roue de bicyclette : 800 grammes.

M. Santos-Dumont, dans son cabinet de travail transformé depuis en atelier aéronautique.

Au surplus, il est intéressant de rappeler, avec les caractéristiques nouvelles, les caractéristiques antérieurement publiées. Nous mettrons ainsi sous les yeux de nos lecteurs la description complète d'un ballon-automobile dont le poids de Santos-Dumont — cinquante kilos — pouvait, seul, permettre l'extraordinaire exiguïté.

L'enveloppe, en soie du Japon, ne jauge pas plus de 215 mètres cubes. Elle affecte, on le voit, la forme d'un œuf effilé à l'une de ses extrémités, le gros bout à l'avant. L'ordinaire soupape supérieure est remplacée par un clapet de déchirure. A l'arrière, une soupape inférieure. Longueur de l'enveloppe : 13m,40 ; diamètre au maître-couple : 5m,50. Elle est munie d'un ballonnet compensateur cubant 45 mètres.

La poutre-armée, de 8m,50 de longueur, supporte, à l'arrière, une hélice propulsive ; au centre, un moteur Clément à deux cylindres de trois chevaux (refroidissement par ailettes) pesant 12 kilos, soit 4 kilos au cheval ; au tiers, à partir de l'avant, une nacelle en osier de 40 centimètres de largeur sur 90 de hauteur, du poids de 5 kilos 500. Poids total de la poutre-armée : 60 kilos ; de l'enveloppe : 30 kilos.

L'hélice (monture d'acier recouverte de soie) a un diamètre de 3 mètres et pèse 11 kilos. Diamètre : 3 mètres ; longueur de chaque pale : 1m,38 ; plus grande largeur : 88 centimètres.

Longueur du guide-rope en chanvre : 30 mètres.

Le système de suspension est constitué par 40 fils de piano, d'un diamètre, de 8/10es de millimètre supportant sans se rompre jusqu'à 30 kilos de traction. Ces fils se relieront très rapidement et très commodément aux œillets des cordelettes de l'enveloppe, au moyen de cabillots ou mousquetons en acier.

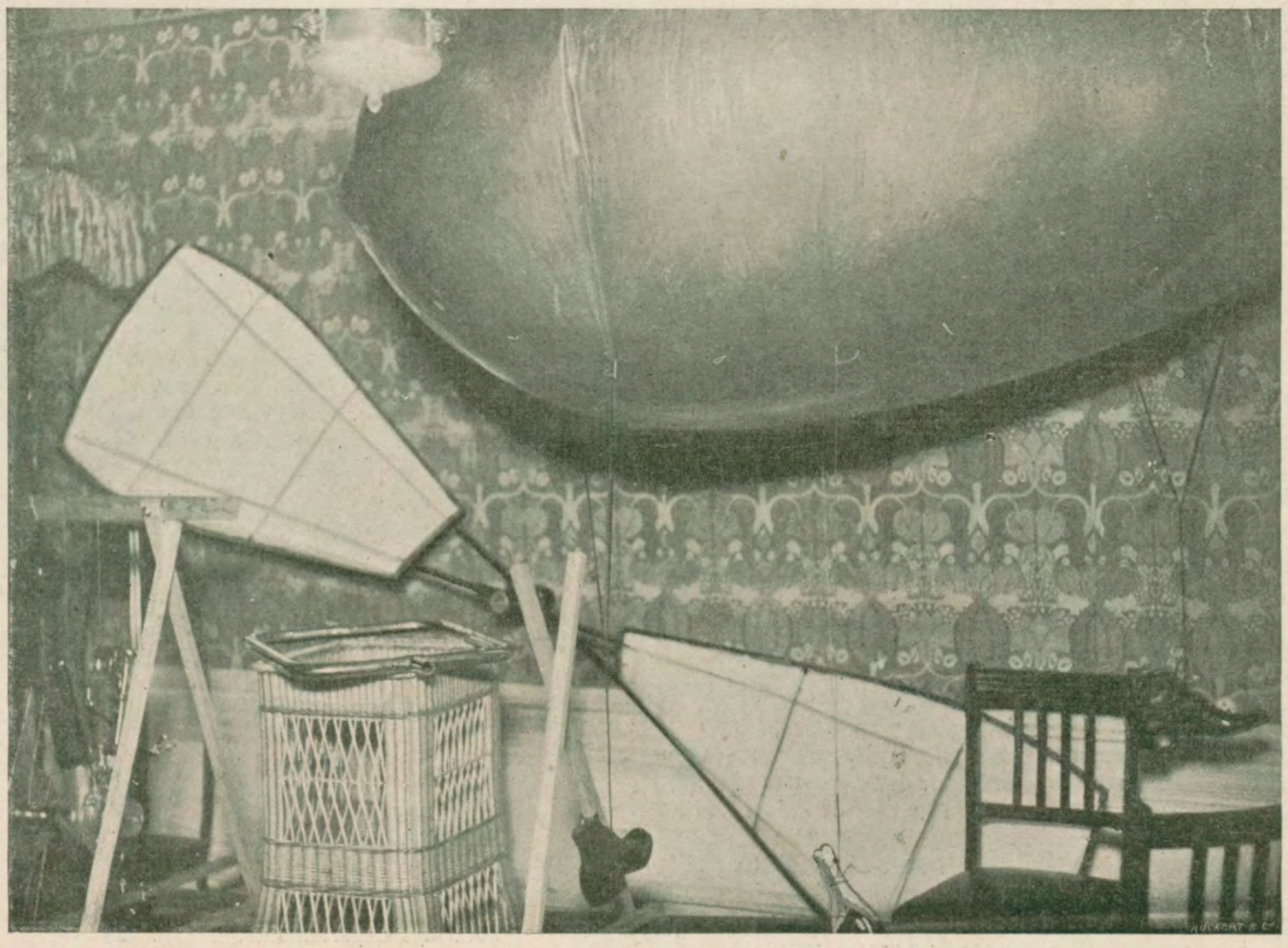
L'hélice, tournant à 200 tours, provoque une poussée de 25 kilos environ. La vitesse ne sera probablement que de 5 mètres à la seconde, car si la forme ovoïde de l'enveloppe doit assurer au système une stabilité parfaite, elle est évidemment inférieure au point de vue de la translation, à la forme très allongée.

Dans quelques jours, il sera procédé à un gonflement au gaz d'éclairage afin de gréer plus facilement l'aéronat. Puis l'hydrogène remplacera le fluide carboné — et Santos, derechef, prendra l'atmosphère ! Ajoutons enfin que Santos-Dumont vient de recevoir deux propositions de sportmen anglais, dont l'intention est de fonder un prix de 250 000 francs. Il s'agirait d'exécuter le voyage aérien Paris-Londres (Bois de Boulogne-Hyde-Park).

L'aéronaute est tout disposé à tenter l'aventure avec son « dirigeable » n° 7, (cube : 1260 mètres ; moteur : 80 chevaux), si les conditions du règlement encore à élaborer deviennent acceptables, car elles ne le sont actuellement pas. On ne permettrait en effet à Santos, que quelques essais préliminaires avant le départ à une date fixée. Notre ami demande avec raison qu'un délai d'au moins un an lui soit accordé pour accomplir sa tentative. On se souvient que M. Deutsch (de la Meurthe) avait accordé un laps de temps de cinq années pour doubler la Tour Eiffel en partant du parc de Saint-Cloud, soit un parcours de 11 kilomètres. Est-il donc exagéré, dans ces conditions, de demander un délai d'un an pour préparer l'exécution d'un voyage, qui pour n'être guère plus dangereux, — car il n'est question ici que de hauteur, — se trouve néanmoins beaucoup plus difficile, surtout parce qu'il est beaucoup plus long.

Les pourparlers engagés ne peuvent vraisemblablement qu'aboutir, c'est du moins ce que tous les sportsmen doivent souhaiter, car nous devons attendre beaucoup encore de Santos.

François Peyrey.



Le ballon en chambre.

Le Santos-Dumont IX en construction dans l'ancien cabinet de travail de l'aéronaute. — On aperçoit le moteur, une partie de la poutre-armée, la nacelle et l'hélice ; à côté le modèle de l'enveloppe lestée par une bouteille de champagne et une paire de bottines vernies.

Bald contre Ellegaard

Dimanche dernier, au Parc des Princes, Bald, dont les succès avaient été jusqu'ici médiocres depuis son retour en France s'est rencontré avec Ellegaard. Ellegaard, un des des champions européens de vitesse dont la réputation est la solidement établie a été battu par Bald que certains croyaient cependant hors de forme. Ce fut une lutte superbe dans les trois manches dont nos lecteurs seront heureux de trouver ici les échos, en même temps qu'une photographie de Georges. Ce recordman pédestre inaugurant un sport nouveau, a couvert la distance de Bordeaux-Paris en 28 jours. en traînant un haquet chargé d'un poids de 500 kilog. et sans nul argent pour subvenir à ses besoins autre que celui qu'il gagna sur sa route en exécutant de menus travaux.

◓ ◓ ◓

Ce fut un triomphe que cette journée du Parc des Princes, et qui confirment pleinement les pronostics que nous fimes au commencement de la saison d'été alors que simultanément, nos deux vélodromes nés d'une idée différente, étaient envahis d'une foule aussi nombreuse, aussi enthousiaste.

Quelles belles journées cyclistes nous devons attendre, et, cette année, quelques-unes, et l'an prochain beaucoup, plus ; car combien faut-il que le public ait du plaisir à prendre encore au spectacle du sport vélocipédique, pour qu'il ait fait preuve cette année d'une assiduité aussi continue aux vélodromes.

C'est à quoi on pensait dimanche au Parc des Princes.

Il faisait un temps grisaillé, une petite brume cette vilaine petite brume d'automne, sous laquelle vont se disputer bientôt les matches de foot-ball, régnait partout ; il faisait froid ou presque, et pourtant la chambrée était pleine, plus pleine encore qu'aux plus belles réunions d'été.

Bien plus, les pesages et les premières étaient combles. Il semblait même qu'il y avait là, enfoncées dans leurs fourrures, des spectatrices jusqu'ici inconnues de nos vélodromes, qu'un nouveau public se préparait pour le cyclisme, et qu'il avait choisi, pour faire sa première apparition, cette journée un peu sombre.

Il se cachait, diront les uns ! Et qu'importe, s'il est venu en se dissimulant un peu, sans oser le dire bien haut. L'important est qu'il y soit venu, et qu'il y vienne ensuite.

Il y avait course à Chantilly, diront les autres, et le cyclisme bénéficia des habitués des hippodromes qu'avait effrayés le voyage.

N'est-ce pas malgré tout un résultat appréciable de constater que, d'une façon comme de l'autre, le cyclisme prend une importance de plus en plus grande, puisque outre ses fidèles, il a su, par un persévérant travail, amener à lui ceux que leurs instincts poussaient ailleurs.

Et tout là-bas aux gradins, entre deux courses, les populaires s'amusent plus que jamais à scander d'un ironique « Un, Deux ! » la marche imposante du sergent de ville qui se déplace lentement d'un bout à l'autre du vélodrome, ou du reporter-photographe qui arpente la pelouse à pas pressés pour aller là-bas croquer un groupe ou un incident.

La rencontre Ellegaard-Bald fut splendide.

Bald, dont certains doutaient, dépassa toutes les espérances que fondaient de lui les managers du Parc des Princes.

Déjà, lors de sa rencontre avec Zimmerman et Jacquelin qu'il avait battu, on avait remarqué, bien que ses adversaires fussent complètement hors de forme, qu'il avait un emballage relativement très brillant, pour son manque presque radical d'entraînement. Il nous montra, dimanche, un démarrage foudroyant, justifiant pleinement l'opinion de Lamberjack, qui disait de lui à la veille du match :

« J'ai vu Bald hier à l'entraînement et il m'a semblé que j'étais subitement rajeuni de cinq ans. Même aspect extérieur, même coup de pédale, même puissance à l'enlevage. Je lui ai causé après, dans sa cabine. Il est absolument persuadé qu'il va battre Ellegaard. Quant à Elkes, a Michaël, à Tournier, à Reimers, à toute la colonie américaine, enfin, ils sont plus enragés que lui.

« Pour ma part, j'ai vu l'homme en Amérique. Il est extraordinaire. Il n'y a pas d'homme plus malin que lui. En course il est d'une adresse sans pareille. Avant le départ, s'il se dit qu'il sera à la cloche sur la roue du meilleur homme ou en seconde position, vous pouvez être certain que tout se passera de cette façon. Et quelle pointe finale ! Ellegaard fera bien de s'en défier.

« Deux exemples entre autres : A Maddison Square, Bald devait faire une exhibition derrière le tandem que je formais avec Gougoltz. Nous formions alors une équipe de « sauvages ». Or, Bald nous paria 20 dollars de nous passer dans le dernier tour et de nous battre. Nous acceptâmes.

« La cloche ! nous étions lancés à fond. Tout à coup, dans le dernier virage de cette piste de 160 mètres, alors que nous croyons déjà avoir gagné, nous vîmes Bald venir brusquement à notre hauteur, en nous frôlant de si près que sa pédale heurta la mienne et la brisa net ! Mais Bald était déjà passé. Il nous offrit du reste à dîner avec les 20 dollars.

« Une autre fois, à Boston, sur la piste de

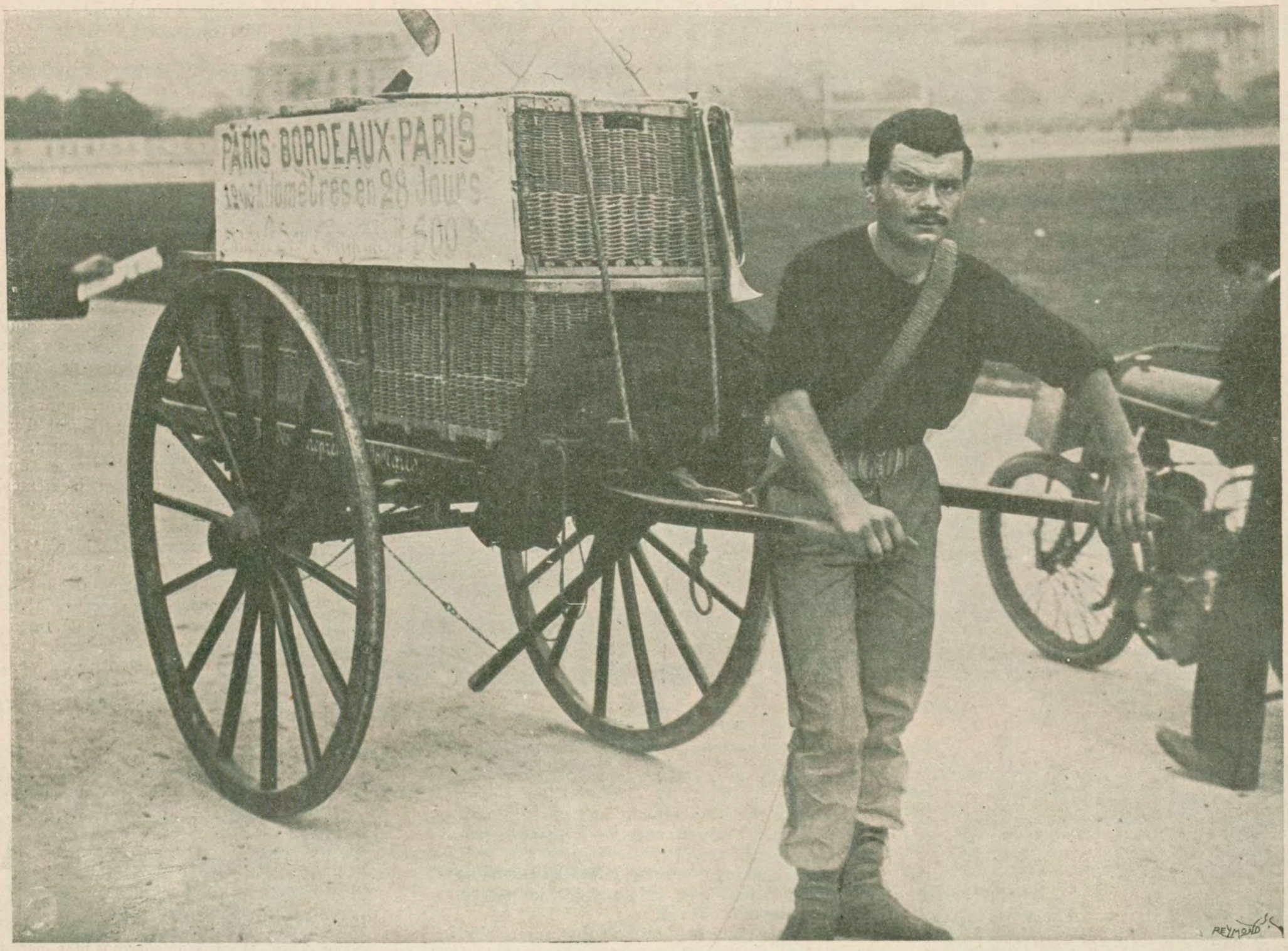
Bald et ses machines

Avant de se mettre en selle contre Ellegaard, Bald se demande quelle machine il va enfourcher ; la plus haute ou la plus basse.

La première manche. — En selle.

Avant le départ de la finale.

Le départ de la finale.



Un recordman peu banal. — L'arrivée de Georges.

Garçon-livreur de marchand de vin, Georges est parti de Paris pour aller à Bordeaux d'où il est revenu dimanche, à pied, sans un sou, traînant derrière lui une charge effective de 500 kilos, composée de bouteilles parfaitement cachetées. Parti, il y a 28 jours, Georges revient aujourd'hui, ayant effectué le voyage total à une moyenne de 43 kilomètres par jour, et le retour en 13 jours. Le public du Parc des Princes a fait une ovation splendide à cet intéressant recordman.

Charles River Park, Cooper et Jaap Eden, alors au mieux de leur forme, étaient opposés à Bald. Jaap Eden partit en tête devant ce dernier. Cooper, à 100 mètres du poteau, vint à la hauteur de Bald qui, à ce moment précis, se dégageait pour attaquer Jaap Eden. Et alors, en un déboulé vertigineux, Bald prit presque deux longueurs à ses adversaires!»

1re manche. — 1 Ellegaard, 2 Bald, à une roue. Temps : 5 m. 13 s. 3/5. Les 200 mètres en 13 s. 1/5.

Au départ, Ellegaard prend la tête, le train est très lent.

Dans le dernier virage, Bald, en seconde position, plonge à la corde et prend deux longueurs à Ellegaard qui se lance à sa poursuite et après une très jolie lutte passe le poteau avec une roue d'avance.

2e manche. — 1 Bald ; 2 Ellegaard à une longueur. Temps 4 m. 31.

Les 200 mètres en 14 s. Allure très lente.

Au dernier virage Bald démarre et prend une longueur et demie.

Ellegaard, malgré tous ses efforts, ne peut reprendre à son adversaire qu'une demi-longueur.

L'allure de Bald a été magnifique.

3e manche. — Chaque matcheur ayant gagné une manche, une belle est nécessaire.

Ellegaard mène; à 250 mètres de l'arrivée, Bald démarre en seconde position et prend de suite une longueur et demie.

Ellegaard dans un effort désespéré se lance à sa poursuite, mais Bald dont l'allure est splendide, résiste à son attaque et passe premier le poteau avec une demi-longueur d'avance.

Les 300 mètres en 13 s. 1/5.

C'est dans un splendide brouha-brouha d'ovations qu'il fit ensuite un tour d'honneur, ovation du public enchanté de voir, en premier, un des champions dont il n'avait encore entendu conter que les prodiges, et qui venait de battre le champion du monde qu'il connaissait.

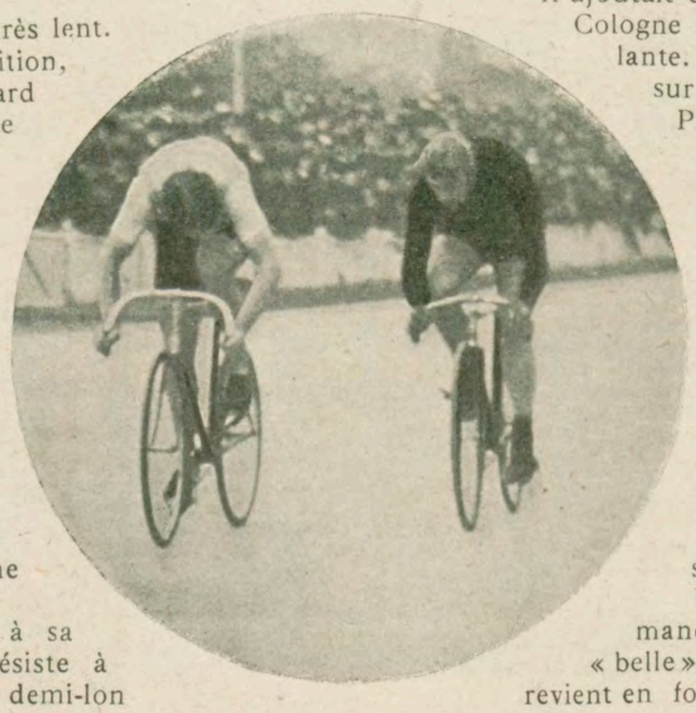
Et comme après sa défaite on demandait à Ellegaard les raisons de sa défaite, il avoua simplement que « Bald était un homme extraordinaire, qui l'avait tout simplement pris de vitesse ».

Il ajoutait d'ailleurs, « je viens de m'entraîner et de courir à Cologne sur une piste en goudron, très dure et peu roulante. J'ai gardé le même développement — 7 mètres — sur le ciment très léger et très roulant du Parc des Princes. J'ai été pris de vitesse ».

Bald, d'autre part, racontait qu'étant aussi fort en retard au vélodrome, juste au moment où on l'appelait en piste pour sa première manche, il avait été aussi singulièrement handicapé, par suite de la précipitation qu'il avait dû mettre à s'habiller. Il était en effet monté sur sa machine complètement essoufflé et avait été battu.

Autre chose, en effet, est de faire suivant ses méthodes d'entraînement américains, une ballade à toute allure de quelques minutes, environ un quart d'heure avant de se présenter au départ, autre chose de s'y présenter à court de respiration. La première méthode est excellente; le second procédé, absolument désastreux.

Et ainsi, Bald aurait dû gagner les deux premières manches du match, sans qu'il fût besoin de courir sa « belle ». Et ainsi, nous avons encore vu un champion qui revient en forme miraculeusement. Il ne faut donc jamais désespérer comme Jacquelin, qui, monté sur une motocyclette, s'entendait jeter par un titi : « Et tes jambes, Jacquelin, tu n'en as donc plus ».



Le match Ellegaard-Bald. — L'arrivée de la belle.

Bald, que certains croyaient hors de forme, a réussi à battre le vieux champion du ciment, Ellegaard, dans deux des manches du match qu'il a disputées avec lui.

(Clichés Branger-Doyé.)

FITZO.

La Coupe de la Vie au Grand Air

Mon Ascension

Journal de route de Mademoiselle Berthe de NYSE

Cliché Liébert.

Samedi 18 octobre, 5 heures et demie. — Un coup de sonnette.

Qui peut venir ? Je n'attends personne.

Brusquement, la porte s'ouvre et un jeune homme en veste de chauffeur, une immense pelisse de fourrures sur un bras, ayant en bandoulière un appareil photographique d'un côté et un baromètre de l'autre, apparaît.

— Mademoiselle, venez-vous en ballon. Je vous donne dix minutes.

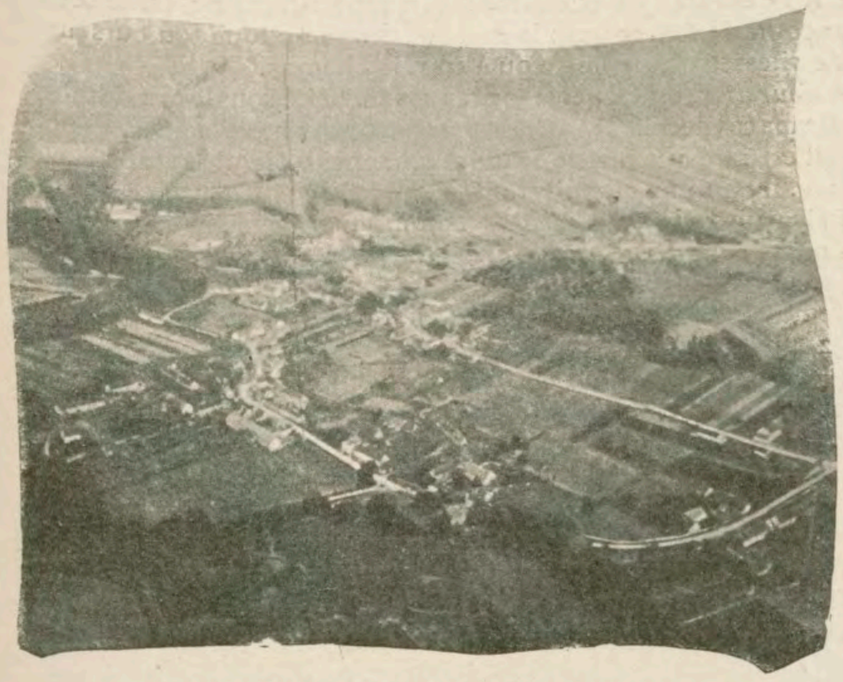
— ???

— Oui, je devais partir avec une jeune fille de mes amies pour disputer la coupe de la *Vie au Grand Air* quand, au dernier moment, prise d'une peur qu'elle n'avait pas voulu m'avouer jusque-là, elle a brusquement changé d'avis. Alors tout simplement, je viens vous chercher.

— C'est une « doublure » en somme que vous me proposez ? Mais cela m'est égal, j'ai tellement envie depuis longtemps de faire une ascension que j'accepte.

Et voilà comment je me décidai à partir en ballon avec M. Robert Weyl, le jeune et sympathique membre de l'*Aéronautique-Club* et comment, un quart d'heure après, nous roulions en voiture.

C'est de l'usine à gaz de Rueil que nous devions partir. Le gonflement du ballon, un 1 200 mètres, s'il vous plaît, fut un peu laborieux, et c'est seulement à minuit 37 que M. Pietri, l'habile aéronaute qui nous pilotait, prononça le lâchez-tout et que nous nous élevâmes majestueusement dans les airs aux acclamations de la foule, représentée, en cette occasion, par mon père et ma mère. Je baptise notre ballon l'*Espérance*. Nous emportons douze sacs de lest de 20 kilogrammes chacun, et quelques maigres provisions de bouche que j'ai eu la précaution de prendre en face de l'usine. Personne de nous n'a dîné ; bah ! nous n'y pensons guère. Je ne ressens aucune émotion, mais beaucoup de joie. Ma seule anxiété provient de ma crainte de ne pas gagner la coupe. Nous espérions le vent d'ouest ; au dernier moment, il change de direction, nous partons avec le vent nord-nord-ouest.



A 800 mètres, aux environs de Pithiviers.

Je passe très rapidement sur le début de notre voyage. C'est la nuit : peu de lune, pas d'étoiles. Nous sommes tantôt au-dessous, tantôt au-dessus des brumes, nous passons sur la forêt de Fontainebleau ; notre direction est donc bien décidément celle du sud-sud-est. Moi qui avais emporté un dictionnaire allemand. Il servira de lest. Le ballon monte lentement, mais avec continuité. 1025, 1100, 1125 mètres. Nous craignons que le commencement du jour ne vienne nous surprendre à cette hauteur. Les nuages forment des montagnes, tandis que les brumes au-dessous de nous, donnent l'illusion de la mer.

C'est la tranquillité, le calme et le repos absolus. Aucune secousse, c'est à peine si l'on se sent glisser. Je ne pense plus aux choses de la terre, qui m'apparaissent aussi petites, aussi insignifiantes, aussi monotones que les parcs qui défilent devant mes yeux. Chose curieuse, à cette hauteur tout devient plat, les légères inclinaisons de terrain se nivellent et disparaissent. Je me demande comment je pourrai m'accoutumer à l'avenir, au contact et au bruit de la foule. Je n'ai pas la moindre envie de dormir. La longueur du temps, les heures n'existent plus pour moi, il me semble que je n'ai jamais fait autre chose que de regarder un baromètre, et de comparer les différences d'altitude.

Descente très lente jusqu'à 500 mètres.

Cinq heures 1/2. — Une ligne blanche annonce le jour, nous passons au-dessus d'un petit bois, et jetons du lest.

Six heures. — Une ligne rose à l'horizon derrière les nuages. Le jour naît, des vapeurs s'élèvent. Je crois assister au lever de l'aurore sur le Righi. Les nuages forment des chaînes de montagnes et se dégradent en murailles de teintes infiniment douces. Elles passent successivement et insensiblement du blanc au gris, puis au marron, puis à l'ocre.

600 mètres. J'ai l'illusion vraiment de la Suisse, car ce ne sont plus des nuages, mais des glaciers ; nous en sommes environnés. Autour, au-dessous, au-dessus de notre nacelle gravissent des nuages, c'est le royaume de la blancheur, on ne distingue plus la terre. Nous planons dans l'irréel.

Sept heures. — Cette fois, j'aperçois de la verdure.

— Tiens des poules !

— Mais non, s'exclame M. Pietri, ce sont des vaches.

Mes compagnons filent le guide-rope pour la première fois, il s'en faut de peu à ce moment que nous ne nous jetions dans un arbre.

Huit heures 1/2. — Nouvelle montée. Nous voguons dans un océan de nuages. Toujours l'illusion de la mer, toujours les vaches microscopiques. La réverbération du soleil dessine des paysages fantastiques, des rochers.

On passe au-dessus de tout ce qui est réalité dans unatm osphère de rêve. Une mer de glaciers nous environne : 1000 mètres, 1150. C'est inoubliable et inexprimable. Dans le lointain, un mirage éblouissant : la mer bleue roule des vagues argentées et se frange d'écume, des îlots mystérieux et de forme bizarre éclosent subitement, s'animent d'une vie éphémère, puis disparaissent prestigieusement ; sur le sable fin se projettent des dolmens et des menhirs. Cette fois ce n'est plus la Suisse, mais la Bretagne.

Mlle de Nyse. M. Weyl.

Avant le départ à Rueil.

Nous montons encore jusqu'à 1600 mètres. Le thermomètre descend par contraste à 5°.

J'ai des bourdonnements dans les oreilles ; mais je me garde bien de l'avouer, la lutte me passionne, et je voudrais planer ainsi éternellement dans l'espace. Je suis dans le rêve et le réveil m'effraie.

Dix heures. — Nous guide-ropons. Voici des paysans. « Où sommes-nous ?

— Département de la Nièvre, 20 kilomètres de Clamecy, route de Chinon ».

Nous remontons en jetant une bouteille vide de champagne. Hélas ! voici le soleil qui contre-carre nos projets. Notre aérostat s'élève de 1000 mètres à 1300 mètres, et bien que l'effet de soleil sur les nuages soit à la fois poétique et grandiose, je me lamente. Notre ballon se dilate, et nous ne pourrons plus marcher bien longtemps. Nous montons jusqu'à 2600 mètres, hauteur maxima. Nous grelottons en plein soleil. Le thermomètre est descendu à + 3°.

Décidément, il n'y a pas de sport comparable à l'aéronautique, aucun autre mode de locomotion ne pourrait me procurer cette émotion douce, cette plénitude de bonheur, dont l'intensité me pénètre pour la première fois.

Des coteaux, des forêts et des ruisseaux, le vent nous permet d'avancer ; mais la brume nous cachant le soleil, nous redescendons d'abord lentement, puis plus vite à 600 mètres.

Le soleil a été néfaste pour l'*Espérance* qui se dégonfle à vue d'œil. Il faut vider trois sacs de lest, puis préparer l'appendice, ce qui enraye un peu la descente. Le guide-rope effleure la terre, la nacelle touche le sol. Nous sommes légèrement secoués et lancés dans un petit bois. Le ballon se balance au-dessus des arbres. Des paysans accourent. La sortie est légèrement difficile, assez pour être amusante, pas trop pour m'inspirer de l'inquiétude. M. Pietri déchire le clapet, le ballon s'affaisse, je regarde l'heure, il est midi.

Nous sommes restés 12 heures en ballon et n'avons, hélas ! parcouru que 260 kilomètres. Je recommencerai au printemps. Pourvu que le vent d'ouest nous soit propice alors.

D'ici là j'ai le temps d'apprendre l'allemand.

BERTHE DE NYSE.

L'atterrissage à Ailly, près de Sommant (Saône-et-Loire)

Avant le départ. — Chaque aide maintient son chien tout en le caressant et l'encourageant par des paroles flatteuses.

Les Courses de Chiens

Nous avons vu, dans plusieurs articles publiés au cours de ces derniers mois, les divers emplois de cet excellent petit chien qui est en même temps de garde, d'utilité de chasse et d'agrément : le fox-terrier. Voici un sport nouveau, pour la France du moins, mais qui se pratique beaucoup en Allemagne et en Angleterre, les courses de chiens, et ce sont encore les fox-terriers que nous retrouvons.

◔ ◔ ◔

Il y a quelques années, un groupe de sportsmen essaya d'acclimater chez nous ou plutôt de faire revivre en France le coursing ; ces tentations intéressantes obtinrent auprès des amateurs de lévriers un certain succès, mais les lévriers, du moins les lévriers de coursing, sont assez rares chez nous, tandis qu'en Angleterre, il existe de véritables « écuries de lévriers » et les réunions sont assez nombreuses pour permettre aux amateurs un pareil luxe.

Le lévrier est certes un beau chien, mais assez peu agréable chien de compagnie : sans être bête, il n'a pas l'intelligence très développée, de plus, il a le tempérament assez ...voleur et le caractère plutôt mauvais. J'ai possédé autrefois une chienne lévrier de Perse, de toute beauté : elle a obtenu du reste les plus hautes récompenses dans les expositions canines de France, de Belgique, et aussi d'Angleterre ; je l'avais confiée à un entraîneur de Chantilly pour parfaire son dressage en vue des coursing, elle allait à merveille, et je l'avais même engagée dans le Waterloo-Cup. Malheureusement, ses instincts voleurs lui coûtèrent la vie : elle s'empoisonna un jour avec un appât à la strychnine destiné à des renards. Elle aurait donné une bonne bête de course, mais jamais un chien agréable pour son maître.

Je suppose que c'est ce caractère spécial aux lévriers, qui fait qu'ils ne sont pas nombreux dans notre pays.

En Angleterre, les grands sportsmen, seuls, s'adonnent au coursing; c'est un sport très à la mode et pourtant très coûteux. Mais, comme dans tout Anglais il y a un sportsman qui sommeille, les amateurs qui n'ont point la fortune suffisante pour entretenir une « écurie de lévriers » ont trouvé le moyen, eux aussi, d'organiser des « coursing » plus populaires ; pour ce, ils utilisent le fox-terrier et aussi le whippet-terrier qui est un croisement de lévrier de petite taille avec un terrier, soit bull soit fox, mais plutôt ce dernier. C'est un coursing d'un nouveau genre qui se pratique sans piste tracée, par des moyens artificiels, sans gibier. Car le fox-terrier est admirable sur le lapin, et à Chantilly notamment, entraîneurs et jockeys organisent pendant presque toute l'année des rabbit-coursing. Il ne faudrait point confondre le rabbit-coursing ou le coursing avec les concours de fox-ratiers : le mot coursing implique toujours une idée de course de vitesse sur une piste ou à travers champs.

Pour le *rabbit-coursing*, on lâche des garennes de boîte sous le nez des fox-terriers, on handicape ces derniers et on les laisse partir quand le lapin a pris une certaine avance; il est rare que maître Jeannot échappe aux jambes et aux dents des fox. Là encore, il faut une organisation, du gibier acheté d'avance, ce qui entraîne à des frais ; aussi en Angleterre — comme en Allemagne où ce sport est pratiqué, — on se contente de matcher les fox-terriers ou les whippet-terriers dans des épreuves de vitesse.

Dans nos meutes de cerf ou de lièvre, il y a des chiens qui ont plus ou moins de nez, plus ou moins de vitesse, mais l'émulation — qui existe aussi bien chez les bêtes que chez les hommes — donne du courage à tous, et, à moins d'accidents ou d'incidents de route, la plupart des chiens arrivent à peu près ensemble à l'hallali. C'est en partant de ce principe et en supprimant la bête de chasse, qu'on arrive à pouvoir organiser des courses de chiens. Le dressage se pratique comme tous les dressages à peu près, en donnant au débutant un maître d'école, un leader, et il suffit de quelques séances d'entraînement pour que le fox parte seul.

Le chien n'est du reste pas le seul animal capable de courir seul : dans cer-

Un walk over. — En cas de forfait des autres concurrents, l'épreuve se court contre la montre.

Le départ. — Chaque manager a sa façon différente de lancer son poulain.

Les propriétaires des chiens à l'arrivée.

Il est défendu d'appeler ou de siffler les concurrents, aussi les propriétaires cherchent-ils à attirer leur attention par différents procédés, par exemple, en agitant devant eux un mouchoir ou une serviette.

Après le poteau.

La ligne passée, chaque chien se précipite vers son maître qui l'essuie, le masse et le soigne comme on fait d'un crack de champ de course.

taines régions, on fait courir des poulains en main, c'est-à-dire que le jockey montant un vieux cheval, tient un poulain à la longe, le yearling galope à côté de son aîné: j'ai vu une de ces curieuses épreuves à Montier-en-Der, il y a une dizaine d'années, et un propriétaire du pays, voulant éprouver devant moi le « cœur » de ses poulains, en fit courir trois absolument en liberté, tous trois couvrirent leurs mille mètres sans se dérober ni chercher à faire volte-face. Pourquoi donc le chien qui est d'une intelligence bien supérieure à celle du cheval n'en ferait-il pas autant ?

Voici comment se pratiquent ces courses : le propriétaire et son aide — car il faut être deux — amènent leur chien sur le terrain ; la piste n'est point tracée et c'est, la plupart du temps un vaste champ, lorsque les récoltes sont rentrées, qui sert d'hippodrome.

L'aide maintient le chien au départ, le tenant soit par le collier, soit au moyen d'une laisse, et le propriétaire va se placer au but ; ni le propriétaire ni l'aide ne doivent exciter le chien par des appels de voix ou un sifflet : le propriétaire, se tenant au but, a seulement le droit d'agiter un mouchoir ou une serviette. Au signal du « starter », les chiens sont lâchés et partent comme des flèches, se dirigeant droit vers le but ; certes, la plupart du temps, ils se jettent à belles dents sur l'étoffe et la déchirent. Le vainqueur est celui qui a parcouru la distance le plus rapidement. Je n'ai point sous les yeux les résultats chronométrés de ces courses, mais les fox sont très vites ; du reste, ceux de nos lecteurs qui ont assisté l'an dernier aux spectacles du Nouveau-Cirque de la rue Saint-Honoré, ou cette année à ceux du Cirque d'Hiver, ont pu voir une meute de fox-terriers très bien dressés et présentés par M. Arsène Renz ; quatre ou cinq d'entre eux font une course de vitesse, et il n'y a pas beaucoup de chevaux aussi vites que ces courageux petits chiens. Parmi ces fox, trois ou quatre d'entre eux ont pris part en Allemagne à des courses, et plusieurs remportèrent la victoire.

Je n'irai point prétendre que ces « courses » seraient très utiles à l'amélioration de la race, comme les concours de fox-ratiers, mais les amateurs y trouveraient une distraction qui ne gênerait personne, pas même la Société protectrice des animaux.

Ce ne sont pas les seules « courses de chiens » existant en Europe ; car en Belgique et en Hollande, des clubs spéciaux organisent chaque saison des courses de chiens attelés aux petites voitures des laitiers, boulangers et maraîchers. En France, grâce à l'opposition systématique de la Société protectrice des animaux, on n'a pu encore réglementer l'attelage des chiens, de sorte que vous voyez ces pauvres bêtes attachées simplement par leur collier, tirer des voitures de chiffonniers et autres. En Belgique, un pareil mode d'attelage est absolument interdit ; on exige que le chien de trait soit attelé correctement avec une bricole et ne tire pas une charge plus lourde que ne le comporte sa taille. Cela ne vaut-il pas mieux que ce qui se passe chez nous ?

(Clichés Russel and Sons.)

PAUL MÉGNIN.

Une arrivée dans un mouchoir.

On ne saurait se faire une idée de l'émulation qui existe entre les chiens, qui luttent d'une façon féroce jusqu'à l'arrivée ; chez eux, on ne connaît pas encore les courses d'attente ni les tirages.

La Traversée de la Manche en Double-Scull

Si la traversée de la Manche en bateau de course ne présente pas les mêmes difficultés que la traversée à la nage, elle n'en est pas moins une performance athlétique des plus remarquables. Les deux rameurs français qui viennent de l'opérer sont d'autant plus dignes d'éloges, que le temps ne les a guère favorisé et que l'un d'eux a dépassé le coup des 45 ans, c'est-à-dire qu'il est à un âge où l'on n'a plus guère coutume de se livrer à des prouesses de ce genre.

◓ ◓ ◓

Lorsqu'au mois de janvier dernier, huit équipiers de l'*Émulation nautique* de Boulogne-sur-Mer firent part de leur projet de tenter la traversée du détroit, de Boulogne à Folkestone, en outtriger de course à huit, on accueillit cette nouvelle d'une façon plutôt sceptique, dans les milieux nautiques ; et la remise de cette tentative à une date ultérieure ne fut pas pour modifier cette opinion.

On avait tort.

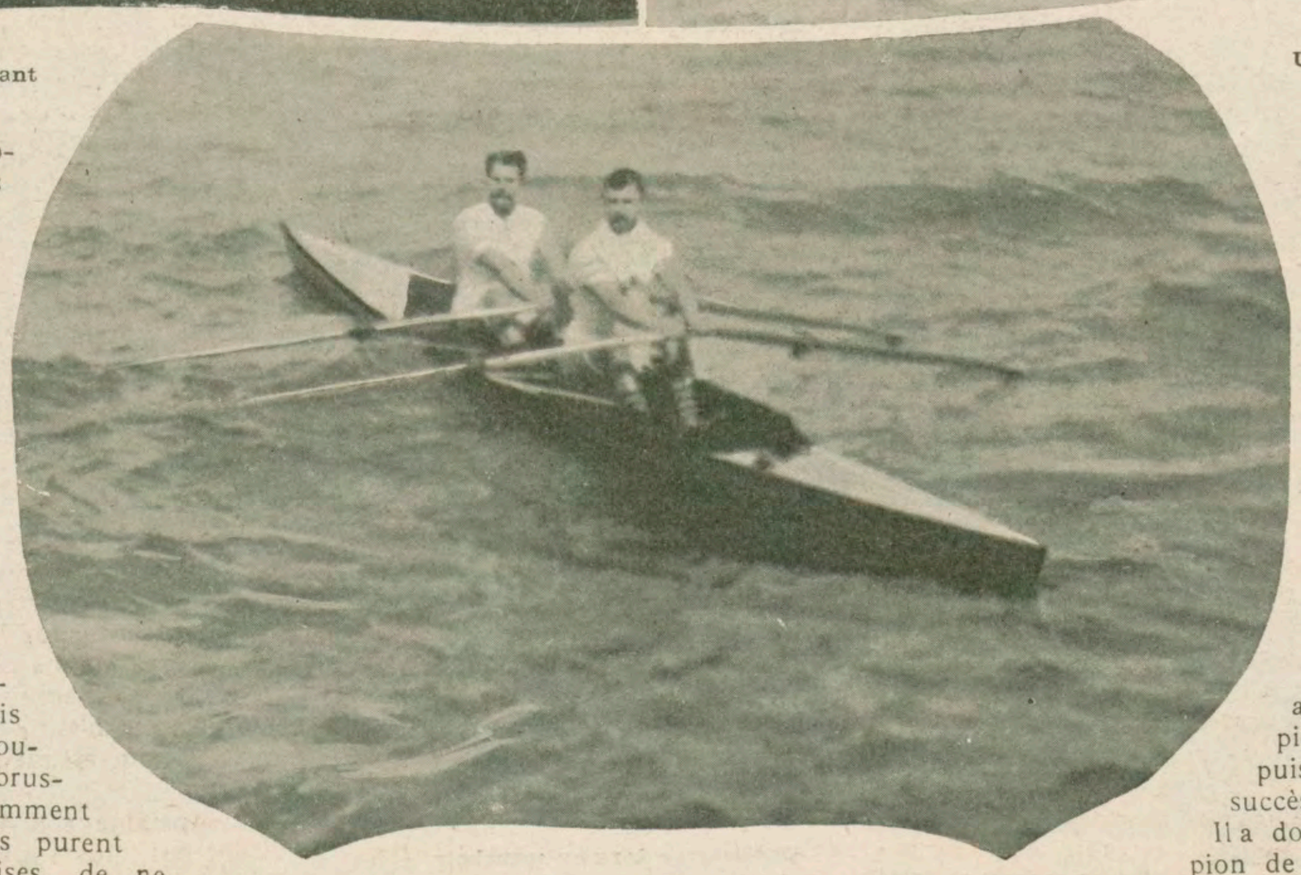
Si cet exploit n'a pas été effectué en huit, il vient d'être accompli en double-scull par deux intrépides rameurs boulonnais très connus, MM. Deguine et Georges Vanheeckoet, champions du Nord.

Deguine. Vanheeckoet.

Les deux courageux rameurs qui ont traversé la Manche en double scull.

Dans le port de Boulogne avant le départ

Un coup de vent sur la côte anglaise.



En pleine mer.

Donc, le dimanche 7 septembre, profitant du temps relativement beau qui leur permettait d'espérer une traversée bonne, sinon facile, les deux excellents rameurs, après s'être entendus avec le propriétaire d'un petit bateau à vapeur qui consentit à les accompagner, mirent le cap sur Folkestone. Il était 10 h. 45 du matin.

Dans une traversée de ce genre, il faut compter beaucoup avec le hasard ; celui-ci, il faut le dire, ne servit pas du tout les « navigateurs ». A peine à trois kilomètres des jetées de Boulogne, le vent changeait brusquement, soulevant si violemment les flots, que les rameurs purent craindre, à plusieurs reprises, de ne pouvoir mener leur entreprise à bonne fin. Le bateau « embarquait » terriblement, et maintes fois, sur le vapeur, on crut que la frêle embarcation allait couler.

Mais le bateau était solide ; les rameurs, très résolus et légèrement abrités par le vapeur, rejetaient l'eau avec une petite casserole, tenant lieu d'écope, et une serviette-éponge. Quelques sandwichs et une gorgée de fine champagne, par là-dessus, et en route ! quittes à recommencer un moment après.

Il ne faudrait pas croire que la traversée de la Manche est monotone ; outre le petit exercice ci-dessus, qui fait passer le temps, nos rameurs n'ont pas rencontré moins de quatre transatlantiques, trois paquebots et deux navires de guerre anglais.

En vue de Folkestone, les rameurs boulonnais font un dernier appel à leur énergie qui ne s'est pas démentie un seul instant. Bien que trempés par les vagues, les bras et le dos écorchés par le frottement des vêtements mouillés, la figure et les jambes brûlées par le soleil et l'eau de mer, à 5 h. 15, G. Vanheeckoet et Deguine font leur entrée dans le port de Folkestone, dans un enlevage superbe, aux acclamations de toutes les personnes présentes sur les quais très fréquentés de la jolie petite ville anglaise. La traversée a donc été faite en six heures et demie.

Voilà un record qui ne sera pas battu de si tôt, et qui doit être compté comme un grand succès de plus à l'actif des champions du Nord.

Quelques notes biographiques s'imposent.

Deguine, qui a maintenant *quarante-six ans*, est un de nos plus actifs rameurs ; il fut coéquipier du célèbre d'Hautefeuille, champion de France en skiff, et a remporté avec lui un grand nombre de prix. Deguine fut aussi champion d'Australie alors qu'il habitait ce pays.

Son compagnon et chef de nage, G. Vanheeckoet, n'est âgé, lui que de vingt et un ans, mais bien que jeune, c'est déjà un vieil aviron. A seize ans, il fit partie de la fameuse équipe « Mine de Rien », et aussi de l'équipe à huit, champion de France, en 1897. Depuis, on ne compte plus ses succès en pointe et en couple. Il a donné la nage au huit champion de France en 1901, et il est champion du Nord en skiff depuis quatre ans.

(Clichés André Journain.)

Edmond Magnez.

Le départ du handicap limité 20 000 fr ; 2.500 m. (au départ) gagné par *Astronome II* au B^on^ de Schickler, monté par Thorpe, devant Silviane à M. Frank Carter (A. Carter), et Arizona à M. E. de Saint-Alary (W. Pratt). 16 partants.

LES COURSES

La Semaine de Chantilly

La réunion d'automne de Chantilly, bien que présentant, pour certaines épreuves, du moins le prix de la Forêt entre autres, qui sert de base de classement à la jeune génération — un réel intérêt, attire moins l'attention des sportsmen que la réunion du printemps. — C'est qu'en général la saison n'est guère favorable aux déplacements ; cependant cette année les cinq réunions ont été très favorisées. Il a plu presque tous les jours de la semaine, sauf les jours de courses à Chantilly.

Lord Kitchener. M. J. de Brémond.

Sous les arbres du pesage de Chantilly.
Propriétaires et sportmen, au milieu Lord Kitchener et M. de Brémond.

CERTAINS préfèrent le printemps, d'autres l'été, d'autres, et je suis de ceux-là, l'automne.

La forêt de Chantilly avec ses tons d'or était vraiment superbe et le pesage est si agréable à cette saison, presque intime : on ne s'y bousculait pas comme les jours de grandes épreuves, on peut au moins déjeuner tranquillement et trouver une table à sa convenance ! Quant au sport, si les épreuves ne sont pas toutes d'une importance capitale, elles présentent toujours un réel intérêt et l'on est, en tous les cas, assuré d'un grand nombre de partants réunis parmi les meilleures écuries.

Il est un fait assez curieux à constater dans ces réunions de Chantilly : c'est que parmi les entraîneurs, qu'ils soient de Maisons ou de Compiègne, pas un ne manque à l'appel, je ne parle pas de ceux de Chantilly, qui sont à la porte du champ de courses, tandis que parmi les propriétaires, il en est qui reculent devant le déplacement, pourtant si rapide et si commode grâce aux trains spéciaux organisés les jours de courses par la Compagnie des Chemins de fer du Nord. Du reste, à part quelques-uns, en dehors du mois qui précède la semaine du Grand Prix de Paris, les assidus des séances d'entraînement sont assez rares. L'autre matin, j'étais à Chantilly et j'ai pu constater de nombreuses absences ; parmi les assidus, il faut compter M. J. de Brémond, le baron de Brimont qui surveille l'entraînement des chevaux de l'écurie Rothschild, le comte Le Marois et M. de Gheest, M. Caillault, le comte de Ganay, M. Aumont, qu'un deuil cruel retient depuis quelques mois éloigné des hippodromes ; quant au baron de Schickler, il est souvent là avec le comte Hubert de Pontalès, mais ce dernier est en ce moment alité, et le sympathique propriétaire est retenu à Martinvast. M. de Soukozanette dont l'écurie s'améliore de jour en jour est toujours le premier sur le terrain, il est vrai que M. de Soukozanette a trouvé plus commode d'habiter Chantilly : c'est le bon moyen pour surveiller ses chevaux de très près.

Nous avons eu à Chantilly une visite de marque, le général Lord Kitchener de Karthoum qui était l'objet de la curiosité générale, et a été reçu à l'égal d'un prince ; les commissaires de la Société d'Encouragement lui ont fait les honneurs de la tribune de la famille d'Orléans.

L'écurie Schickler s'est couverte de lauriers, et c'est justice, comme on dit au Palais ; le baron de Schickler, est un des sportsmen les plus convaincus que nous ayons en France, s'occupant beaucoup lui-même de son haras et de son écurie d'entraînement ; il dépense sans compter pour réussir, et depuis un an et demi il n'était vraiment pas heureux. Que de fois le propriétaire du haras de Martinvast m'a dit : « Je n'ai rien cette année, à quoi bon photographier mes chevaux, la production est mauvaise ; d'où cela vient-il, je n'en sais rien ! »

Quant à W. Webb, son excellent entraîneur, il ne pouvait non plus comprendre que ses chevaux ne soient pas plus souvent à l'arrivée : « Je leur donne tous mes soins, me disait-il encore il y a une quinzaine de jours ; j'ai peut-être la meilleure avoine, le meilleur fourrage de Chantilly, dans les essais

les chevaux se comportent bien ; sur la piste, ils semblent avoir perdu une partie de leurs moyens. Pourtant nos étalons sont bons et devraient donner des bêtes ayant du cœur ! C'est à n'y rien comprendre ! »

Voilà l'écurie Schickler désenguignonnée ; serait-ce le départ forcé du jockey M. Henry qui en est la cause ?

Le Handicap limité a été la première belle victoire de l'écurie pendant le meeting automnal de Chantilly.

A huit jours d'intervalle, Astronome II a enlevé de maître façon, le Handicap libre de Longchamp et le handicap limité de Chantilly. Certains diront que la cause de cette double victoire dans les deux handicaps — le même fait s'est produit l'an dernier — est le règlement de la Société d'Encouragement qui veut que le handicapeur publie les poids du second handicap avant que le premier ne soit couru. Mais il ne faut pas oublier qu'Astronome était le troisième du Derby sur cette même piste et que son écurie n'a jamais voulu admettre comme exact le départ du fils de Ragotsky dans le Royal Oak. Cette victoire sous un poids relativement très lourd est certainement la meilleure performance qu'ait accomplie le poulain du baron de Schickler ; elle le classe parmi les sujets de tête de sa génération.

Quant à la victoire dans la même journée de Laissez-Passer à M. Caillault, elle n'avait rien non plus qui doive étonner. Laissez Passer avait déjà affirmé sa qualité et sa tenue en triomphant de Vitellius et d'Etna, c'est un animal doué d'un excellent tempérament et qui s'améliorera encore. Fils de Le Capricorne, il a la tenue d'un Lutin tandis qu'Yldiz Kiosk, le second de l'épreuve m'a paru manquer de perçant et destiné plutôt à figurer au second rang qu'au premier.

La journée du Prix Vermout, a été pour la casaque cerise et blanche, et pour le haras de Martinvast un triomphe presque unique dans les annales du turf.

Dans les quatre premières courses, l'écurie de Schickler a triomphé avec une fille du Sancy, un fils de Fra Angelino et deux produits de Dolma Baghté, et c'est encore une fille de Fra Angelino, appartenant à M Gadola qui a triomphé dans le handicap final, seul le Prix Vermout, remporté par Kadikoï un Lutin à M. Caillault, a échappé à l'élevage de Martinvast. Il faut remonter aux temps les plus glorieux de l'écurie Lupin et de l'écurie du comte de Lagrange pour retrouver un succès analogue. Les couleurs de M. Ed. Blanc et celles du baron de Soubeyran avaient remporté jusqu'à trois victoires dans la journée des Critériums avec les produits de Silvio et d'Energy ; mais n'avait pas atteint la passe quatre ! W. Webb ne se tenait pas de joie, le brave homme en pleurait presque, jamais il n'avait été à pareille fête : « Je n'ai qu'un regret, me disait-il au retour des courses, c'est que M. le baron n'ait pas été là ; son gendre le comte Hubert, est bien malade, et il est resté auprès de lui à Martinvast ; mais je vais tout de suite leur télégraphier cette bonne nouvelle ! »

Le succès de la journée a été aussi pour Thorpe et Thompson qui ont monté cinq vainqueurs ; aussi les Américains exultaient-ils ; d'autant plus que le petit Wells, vainqueur dans la première épreuve, avait adopté la « monte américaine ».

Les épreuves, au point de vue des allocations, n'avaient pas une importance capitale, le prix Vermout seul était de 10 000 francs. Kadikoï le gagna de trois quarts de longueur sur Basse-Terre.

Quant aux victoires de l'écurie de Schickler les voici : Prix de Boran (4000 francs) : Tagale, une jument grise par le Sancy et The Other Eye a battu Nuit Étoilée à M. Debray et deux autres concurrents ; Prix de Blaison (5000 fr.) Nordenskjold par Fra Angelico et Pietra Mala a battu Marengo et onze autres concurrents.

Ce fils de Fra Angelico est un très joli poulain rappelant beaucoup son père en plus fort.

Prix de la Masselière (5000 francs) : Roselina par le Sancy ou Dolma Baghte et Perplexité, triompha de Chardonnette, Eunice II de sept autres concurrents ; Prix de Commelles (7000 fr.). Olivarez par Dolma Baghté et La Rosalba bat facilement Rio Grande, Rob Roy, Vaumorin, Crignon et Maurevert.

Enfin le Prix de Château-Laffitte (handicap 6000 fr.) a été pour Palette, fille de Fra Angelino et Palosse, à M. Gadola, battant facilement Haliguen, Vieux Marcheur, Pile ou Face, Crésus, Fitz Monarque, Clos Vougeot et Mistoufle.

Ce prix a été l'occasion d'un véritable triomphe pour Thomson, qui a successivement trompé tous ses adversaires en faisant passer Palette bonne première au poteau à trois longueurs devant Haliguen.

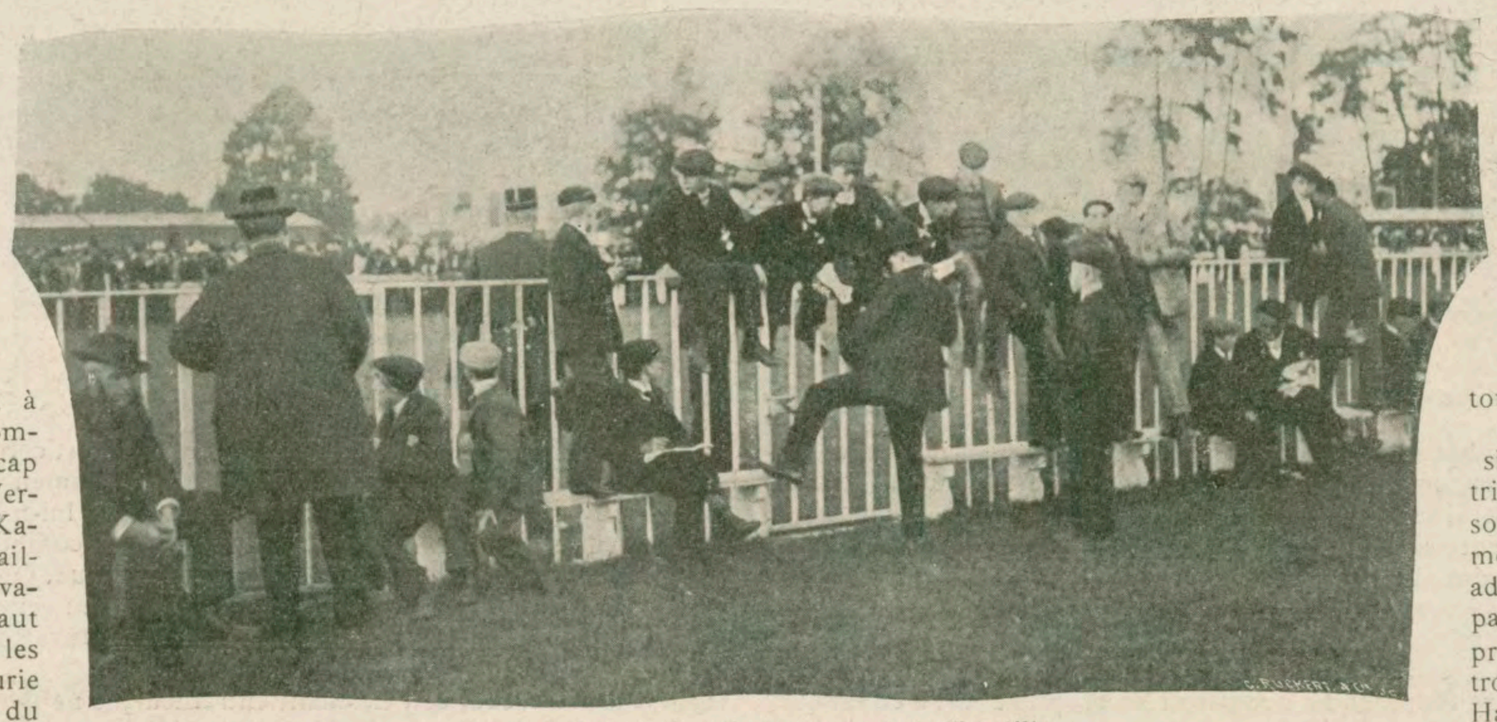
FRANC-PICARD.

Laissez-Passer, gagnant du Prix de la Salamandre, 10 000 francs, 1 400 mètres, à M. M. Caillault, monté par Thomson, devant Yldiz-Kiosk au baron de Schickler (Rigby).

M. Crozier. Lord Kitchener

Diplomate et guerrier.

M. Crozier, ancien chef du protocole, actuellement ministre plénipotentiaire au Danemark et Lord Kitchener, l'ancien général en chef au Transwaal.



Les lads des écuries d'entraînement de Chantilly.

A chaque réunion de Chantilly, les lads viennent en très grand nombre assister aux épreuves, car la Société d'Encouragement leur accorde gratuitement l'entrée du champ de courses.

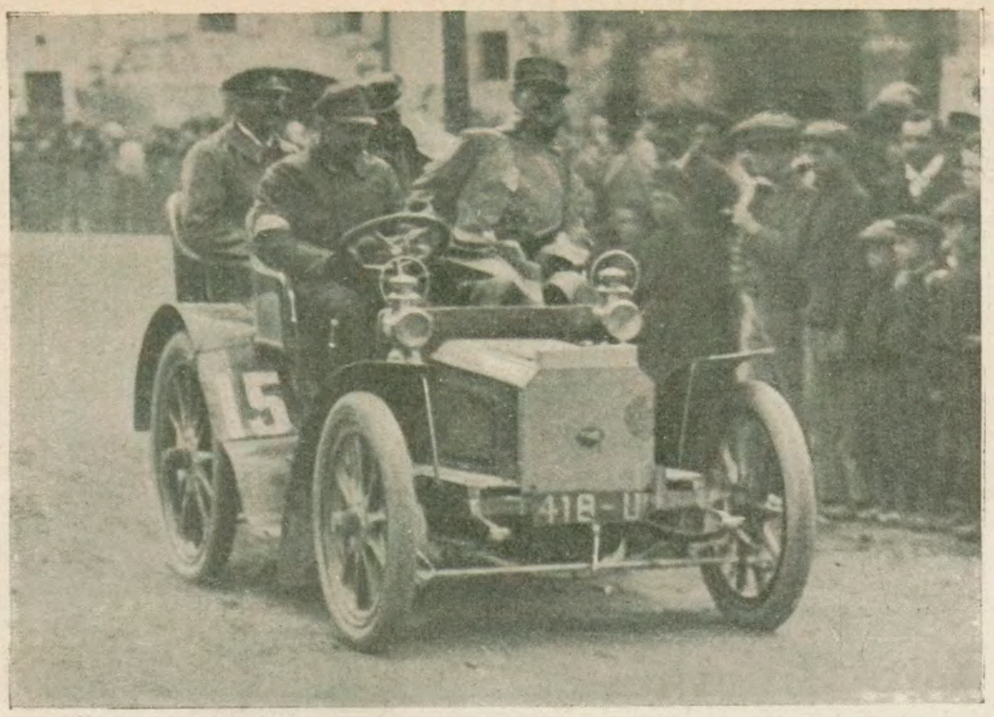
LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

(Cliché Cloué.)

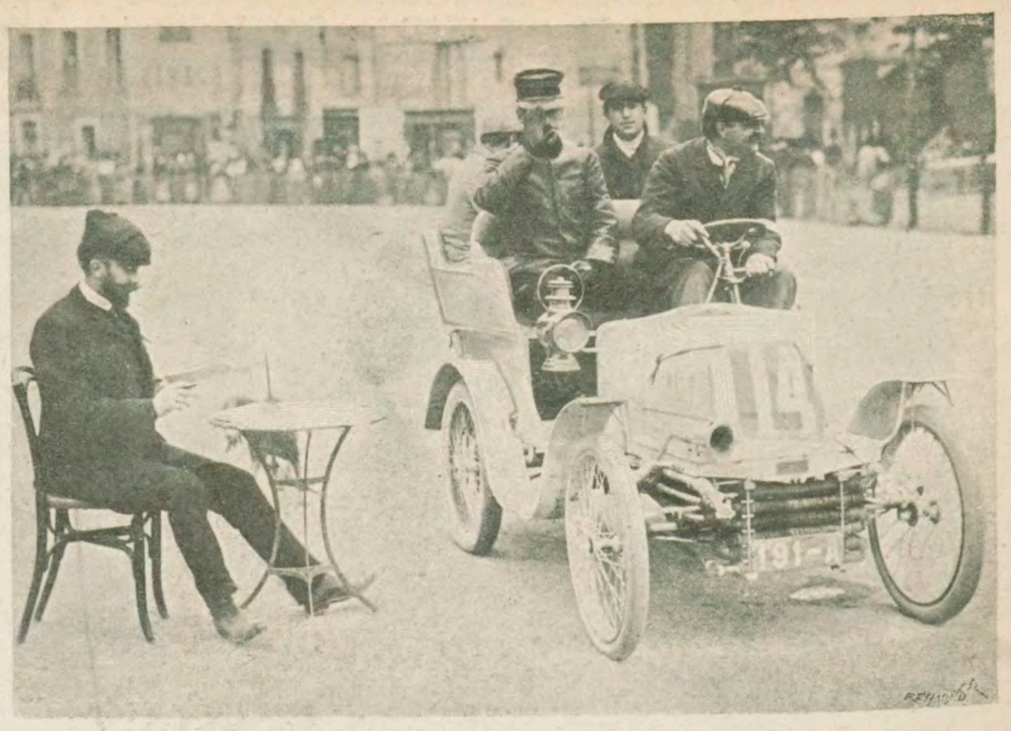
LE MARQUIS DE DION SUR SA NOUVELLE VOITURETTE DE 6 CHEVAUX

La nouvelle voiturette de Dion-Bouton avec moteur à l'avant, dont nous donnons ci-dessus une photographie, est caractérisée par l'extrême simplicité de tous ses organes. Le moteur, d'une force de six chevaux, est facilement accessible dans toutes ses parties. Le véhicule est muni de deux vitesses, sans marche arrière. Son faible poids, 350 kilos, permet, en effet, de supprimer cette complication. Deux freins puissants assurent un freinage aussi énergique dans un sens de marche que dans l'autre. La direction est irréversible et à volant. Tous les organes sont enveloppés dans des carters qui les protègent contre la poussière et la boue. En grande vitesse, la voiture peut atteindre environ 45 kilomètres à l'heure. La dépense d'essence est de un litre pour douze kilomètres.

En résumé, cette voiture réunit toutes les qualités désirables. Elle est jolie, sa forme est élégante, elle est légère, d'une simplicité de mécanisme remarquable et d'un maniement facile. Son prix est minime ; elle dépense très peu.



LA VOITURE ***Peugeot*** A 4 PLACES, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin,*** PREMIÈRE DE SA CATÉGORIE AVEC CONSOMMATION DE 14 LITRES D'ALCOOL A LA TONNE.



M. Famechon.
Commissaire général de la course.

M. CARAMAN, SUR SA VOITURE ***Georges Richard-Brazier,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin*** 15 LIT. 100 D'ALCOOL A LA TONNE.

VOITURE LÉGÈRE 9 CHEVAUX ***L'Automotrice,*** MARCHANT A L'ALCOOL PUR, CLASSÉE 2e DANS LE CONCOURS DE CONSOMMATION EN CONSOMMANT SEULEMENT 7 LIT. 600 PAR 100 KILOMÈTRES, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.

Cette voiture type exact du client a transporté ses 4 voyageurs sans l'ombre d'une panne. — Quatre médailles lui ont été décernées : médaille de vermeil du Ministre de l'Agriculture : confort et élégance; médaille de vermeil pour consommation à la tonne kilométrique; prix unique d'élégance ; médaille à la voiture ayant le moins consommé.

M. BOYER, SUR SA VOITURE ***Darracq,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin*** (17 KILOG. 400 A LA TONNE).

Clichés Branger-Doyé.

LE CIRCUIT DE L'HÉRAULT. (10 Octobre.)

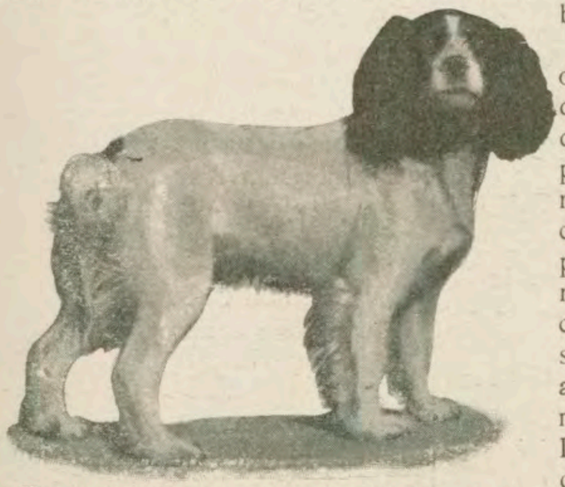
Les Field Trials du Spaniel Club Français

Après les field trials de la Société canine du Sud-Est dont nous avons rendu compte dans un de nos derniers numéros, voici que viennent d'avoir lieu, pendant deux jours, la semaine dernière, les fields trials du Spaniel Club français, exclusivement réservés aux petits épagneuls anglais. Les épreuves devaient être internationales, elles n'ont été que nationales, aucun chien étranger n'ayant été engagé.

✣ ✣ ✣

Le temps et le gibier ont favorisé les field trials du « Spaniel Club français »; il est vrai que sur le magnifique terrain de chasse de M. Mairesse, aux Rouches, le gibier est toujours abondant, et, à cette saison, si le temps n'est guère propice pour les photographes, il est des plus agréables pour les chasseurs et amateurs de vie en plein air.

Le concours comprenait deux journées, l'une internationale, mais les étrangers s'étaient abstenus, neuf cockers, deux fields, un norfolk et un welsh étaient inscrits ; six cockers, un norfolk et un field se sont présentés devant les juges MM. Cailleux, Œdenkoven, et Tierssonnier. Je n'irai pas décrire par le menu le travail des chiens, car il est très difficile, si l'on n'est point juge, de tout voir dans un terrain de chasse coupé de boqueteaux et de hautes bruyères.



Un des lauréats du Concours international. (Field trials du Spaniel-Club Français.)

Fauvette Blanche des Pins, cocker, par Fanal de Fontainebleau hors Polka des Pins. Eleveur et propriétaire M. Thiollier.

Les field trials, à cette époque où la chasse est permise, ont ceci de plus intéressant que les fields que donne au printemps la Société pour l'amélioration des races canines, qu'on tue le gibier devant les chiens et de ce fait le rapport entre pour une part importante dans le nombre des points attribués à chacun des concurrents ; c'est du sport utile. Donc le Spaniel Club avait fait appel à deux tireurs émérites MM. de Chossal et Thévenin. Le premier prix de ce premier concours a été partagé entre Coleshill Don, field spaniel à M. Lamaignère, dont nous avons l'an dernier donné la photographie et Pearl de Paris, cocker à M. Mairesse. Parmi les autres récompensés, citons Old Chap d'Uzarches, cocker au baron Jaubert et Fauvette Blanche des Pins, cocker à M. Thiollier. Cette dernière est une bonne chienne active, explorant bien son terrain et douée d'un bon nez, mais, malheureusement pour elle, son rapport est capricieux sur le faisan, sans quoi elle aurait été certainement mieux placée.

Un des lauréats du concours national (field trials du Spaniel Club français).

Archiduc de Paris, cocker blanc et foie, par Lofky hors de Dol des Pins, ayant remporté 5 premiers prix, 3 prix d'honneur et 3 prix spéciaux aux expositions de Lyon, Paris, Lille et Laval. Eleveur et propriétaire, M. Delavault, dresseur L. Ridet.

Pour la deuxième journée, on se transporta sur la chasse du comte de Vauréal au Tertre, les engagements pour ce concours national furent peu nombreux six cockers seulement prirent part aux épreuves qui furent très intéressantes. Cependant, en un seul tour, les juges établirent leur classement ; c'est la première fois, je crois, que pareil fait se produit dans un field ; les juges ont été bien rapides, ce fut un field à la vapeur et peut-être bien qu'après un deuxième examen, le classement n'aurait pas été le même.

Le premier prix a été encore pour Pearl de Paris, la cocker de M. Mairesse, le deuxième pour Boxer de Saint-Martin, cocker à M. Ackerman, nune mention honorable a été attribuée à Archiduc de Paris, cocker à M. Delavault.

Archiduc est cependant un des chiens ayant montré le plus de qualités et une très grande activité, ayant même rapporté du gibier pour un autre concurrent ; il ne méritait pas le premier prix attribué à Pearl de Paris, qui a fait un excellent travail et qui est une chienne parfaite en tous points, mais si les juges s'étaient donné la peine de faire un second tour, ce charmant cocker aurait été classé avant Boxer de Saint-Martin qui est beaucoup trop vite pour un cocker, fait presque de la grande quête et manque absolument de rappel.

P. M.

BLOC-NOTES

✣ ✣ ✣

ESCRIME

UN DÉFI. — Un jeune amateur argentin, M. Gastone Gabrielli vient de lancer un défi à tous les amateurs d'escrime français. Sitôt lancé, sitôt relevé, le défi fut par MM. Berger, Gaucheron et J.-Joseph-Renaud. La lettre de ce dernier fut même un peu dure pour le jeune tireur et la réponse de celui-ci fut ce qu'elle devait être, courtoise autant que ferme. C'est au fleuret et non à l'épée que ces rencontres doivent avoir lieu, si tant est qu'elles aboutissent jamais.

GABRIELLI.

Le jeune amateur argentin qui vient de lancer un défi aux amateurs français.

ÉLEVAGE

UNE BELLE PORTÉE. — L'article publié il y a un mois par notre collaborateur P. de Bar sur l'élevage des jeunes chiens semble avoir intéressé nombre de nos lecteurs ; nous avons reçu à ce sujet plusieurs lettres. En appliquant ses principes, notre collaborateur a pu élever une portée de douze chiots de Terre-Neuve, qui sont venus on ne peut mieux, comme on peut s'en rendre compte par cette photographie, prise quand ces jeunes animaux avaient trois semaines. La mère, dont le propriétaire est un fidèle et ancien abonné de la *Vie au Grand Air*, M. A. Lamborey 64, chemin du halage au Perreux (Seine), couverte par un chien de même race, a mis bas, le 25 août, 12 chiots ; notre collaborateur a laissé toute la nichée à la mère, qui a eu suffisamment de lait pour cette belle portée. Il est vrai que par jour Sultane, — c'est le nom de la chienne, — recevait comme nourriture un kilo et demi de viande crue, viande de cheval, rognures de boucherie ou de triperie — et buvait deux litres de lait : Pas un jour sa belle santé n'a reçu la moindre atteinte ; elle n'a même pas maigri. On voit donc qu'une chienne, à laquelle la nature donne douze petits, peut très bien les élever, à la condition de lui fournir une bonne et suffisante nourriture. Depuis le vingt-cinquième jour, les petits ont reçu chaque jour une bonne panade au lait et ils pesaient — à un mois — de 2 kilos 500 gr. à 2 kilos 200 gr.

UNE BELLE PORTÉE.

P. M.

BILLARD

La partie par trois bandes.

Si on pouvait faire revenir nos ancêtres, joueurs de billard de 1830, et les conduire en une académie, ils n'auraient à coup sûr aucun plaisir à voir jouer le cadre, mais ils se réjouiraient aux parties par trois bandes qui leur rappelleraient vaguement le jeu qu'ils pratiquaient eux-mêmes sur les grands billards aux bandes en lisières, aux tables en bois, aux tapis à longs poils, actuellement détrônés et remplacés avec avantage par les impeccables Brunswick.

Dans leurs parties d'antan, la force musculaire et le coup d'œil jouaient probablement le rôle principal, car les combinaisons étaient encore à l'état embryonnaire et le roulement du billard plutôt médiocre, mais enfin, on arrivait à faire faire beaucoup de chemin à la bille en main et souvent à la faire caramboler après maints tours et détours.

Il en est un peu de même dans la partie actuelle de trois bandes. Mais celle-ci, contrairement au jeu pratiqué par nos pères, exige non seulement un coup de queue solide, un mécanisme très exercé, mais aussi des combinaisons très ingénieuses et quelquefois très ardues. Elle est réellement hérissée de difficultés et, à mon avis, ne devient tout à fait intéressante que lorsqu'elle est interprétée par de très forts joueurs. Sinon, elle traîne en longueur et lasse le public. Certains professeurs ont acquis au « trois bandes » un talent tout particulier : ils arrivent au carambolage tantôt par la force et la justesse du coup de queue, tantôt par une combinaison en apparence toute simple qui conduit à la réussite du coup sans que la bille ait parcouru une longue route.

Les meilleurs spécialistes de cette partie sont les professeurs Marva, Beau, Cure, Sanchez et Adorjan. Il serait très passionnant de les voir aux prises dans une partie de longue haleine.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

A quoi sert le ruban protecteur?

Le ruban protecteur consiste en une petite lanière de toile de la largeur du fond de la jante, lanière qui se place à l'intérieur de la jante.

Ce ruban protecteur est indispensable dans les pneumatiques de voiture de 65 m/m et dans les pneumatiques de voiturette de 65, 90 et 80 m/m ; il ne faut de protecteur ni dans les pneumatiques de 90 et 120 m/m voiture, ni dans les nouveaux pneumatiques de voiturette de 85 m/m.

Le but de ce protecteur explique cette anomalie :

Au début de l'automobile les constructeurs, copiant la bicyclette, montaient leurs roues avec des rayons métalliques. Avec ce montage, les têtes des écrous maintenant les rayons dépassent souvent à l'intérieur de la jante et ces têtes de rayons risquent de détériorer la chambre ou les bourrelets de l'enveloppe ; le protecteur est destiné à éviter cet accident grave. C'est pourquoi la jante de notre pneu de voiture de 65 m/m a été calculée de façon à avoir un ruban ; c'est en effet le premier type de pneu que nous avons créé.

Plus tard, quand nous avons créé le type voiture de 90 m/m., puis le type 120 m/m, les constructeurs avaient définitivement abandonné pour les grosses voitures le montage métallique ; nous avons donc dessiné les jantes de ces nouveaux types sans mettre de ruban protecteur qui était inutile.

Quand la voiturette est arrivée, les constructeurs ont adopté le montage métallique, nous avons donc créé nos types de pneumatiques voiturette de 65, 90 et 80 m/m avec un ruban.

Cette année, nous avons créé notre notre nouveau type de 85 m/m pour voiture légère.

La roue métallique étant presque complètement abandonnée, au profit de la roue bois, nous avons jugé inutile de mettre un ruban. L'on nous objectera peut-être que l'on monte encore quelques voiturettes avec rayons métalliques ; nous répondrons qu'avec notre jante de 85 m/m l'on peut faire un montage métallique et ne pas mettre de ruban. Voici pourquoi : notre jante de 85 m/m a 3 m/m d'épaisseur ; cette épaisseur permet de fraiser l'intérieur de la jante et de bien noyer dans le métal les têtes des écrous qui ainsi ne dépassent plus à l'intérieur de la jante ; les ancienne jantes voiturettes qui n'avaient que 15/10 ou 2 m/m d'épaisseur ne permettaient pas de noyer ainsi la tête d'écrou dans la jante.

Parce que c'est le montage à rayons métalliques qui nous a forcés à avoir un ruban dans certains types, il ne faudrait pas en conclure que si l'on a un de ces types de pneus monté sur une roue bois, l'on peut ne pas mettre de ruban. En effet, le ruban a une épaisseur sensible et si on n'en met pas quand il doit y en avoir un, il y aura du jeu entre les bourrelets et la jante et ce jeu nuira au bon fonctionnement du pneu.

MICHELIN ET Cie.

BIBLIOGRAPHIE

MANUEL PRATIQUE DE LA BICYCLETTE. *Machines simples ; roues libres ; machines à changements de vitesse ; bicyclettes à pétrole.* Recueil illustré de toutes les notions utiles à un cycliste pour faire choix d'une machine, la bien monter, l'entretenir, etc., par L. BAUDRY DE SAUNIER. Un volume in-8 de 300 pages avec de nombreuses figures. Prix : **3 fr. 50**.

Ce titre indique nettement quel but s'est proposé l'auteur, M. Baudry de Saunier, en publiant cet ouvrage : mettre dans les mains de tous les cyclistes un volume de maniement facile qui pût les tirer d'embarras en toutes circonstances en leur indiquant comment ils doivent entretenir et réparer leur machine, comment ils doivent s'entretretenir eux-mêmes en bonne condition. L'ouvrage est très complet, écrit dans une langue claire et simple, complété par des gravures très soignées.

Ajoutons qu'un important chapitre a été consacré par l'auteur aux bicyclettes à pétrole, ce nouvel engin de locomotion dont le bon marché fait dès maintenant le grand succès. Leur choix, leur description, leur entretien, leur conduite, ont été traités par M. Baudry de Saunier avec toute l'autorité qu'on lui connaît.

VIE … GRAND AIR

Service de la Librairie Sportive

DEVANT le succès obtenu par notre Librairie sportive, nous avons décidé d'en reviser complètement le Catalogue et d'y ajouter les volumes qui auraient pu être omis, ainsi que les Nouveautés récemment parues.

NOTRE service de Librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de TOUT VOLUME QUEL QU'IL SOIT, *au reçu du montant de la commande augmenté de 0 fr. 50 pour frais d'expédition.*

CHASSE

Albums

…toires de Saint-Hubertin,
…illies par MANCHECOURT, dessinées par …FTY.
…album in-8° ~~~ **3 50**

…se à tir,
… et croquis par CRAFTY.
…1 vol. album in-4° oblong, richement …tré en couleurs, cartonné, fers spé…IX ~~~ **10 »**

…se à courre,
… et croquis par CRAFTY.
…1 vol. album, in-4° oblong, richement …tré en couleurs, cartonné, fers spé…IX ~~~ **10 »**

…ens,
…RAFTY. Album in-4° ~~~ **3 50**

… de chasse,
…s d'un invité par Émile DE PERCEVAL, …une préface du vicomte Émile DE LA …GE.
…1 vol. in-8° couronne, d'environ 260 pa… papier teinté, titre et couverture en …ge et noir ~~~ **3 25**

…ntilshommes chasseurs,
… marquis DE FOUDRAS.
… de 366 pages ~~~ **3 »**

…sse de Gaston Phœbus, comte de Foix,
…ŒBUS.
…1 vol. in-8° couronne de 506 pages. **5 »**

…teau de la Baraque,
…n cynégétique par G. BLACK, illustré de …lessins originaux de David DE SAUZÉA.
… in-12, broché ~~~ **3 50**

…irs d'un vieux Chasseur,
…ures presque véridiques par Paul DHOR…S.
… in-4°, orné 12 gravures ~~~ **2 »**

…sseur conteur,
…es *Chroniques de la Chasse*, depuis …rlemagne jusqu'à nos jours.
… in-18, 2e édition ~~~ **3 50**

La Chasse aux Souvenirs,
Les derniers péchés du chevalier de Vaucelas. — La Folle enchantée, par le marquis G. DE CHERVILLE.
1 vol. in-18, broché ~~~ **3 »**

A travers Bois, Prés et Sillons,
Scènes et esquisses cynégétiques en vers, par Charles YGER, accompagnées de 12 dessins d'Emile BELLECROIX.
1 vol. in-18, relié ~~~ **3 50**
Cartonné ~~~ **4 50**

Contes de Chasse et de Pêche,
Par le marquis G. DE CHERVILLE.
1 vol in-18, 2e édition ~~~ **3 »**

La Maison de Chasse,
Montcharmont le Braconnier. — L'Héritage de Diomède, par le marquis G. DE CHERVILLE.
1 vol. in-18, édition nouvelle ~~~ **3 »**

Mes Aventures de Chasse,
1 vol. gr. in-8° jésus, illustré de 45 gravures dans le texte, de 18 gravures hors texte, d'après les dessins de Jules DIDIER, et précédé d'un portrait de l'auteur ~~~ **4 »**
Relié toile, tranches dorées, plaques ~ **6 »**

La Chasse et la Table,
Par Ch. JOBEY, nouveau traité en vers et en prose, donnant la manière de chasser, de tuer et d'apprêter le gibier. — Ouvrage orné de gravures sur acier.
1 joli vol. in-18, papier vélin glacé, broché. **3 50**

Ouvrages pratiques

Les Chasses en France et en Angleterre,
Histoire du Sport, par Paul CAILLARD.
1 vol. in-18. ~~~ **3 50**

Notes d'un Chasseur touriste en Écosse et en Suisse,
Par le comte DE CHABOT.
1 beau vol. in-12 broché. **2 »**

Le Vade-mecum du bon chasseur,
Conseil à ses confrères en Saint-Hubert, par Ch. BONNARDEAUX.
1 vol. in-16, 2e édition, revue, corrigée et augmentée ~~~ **2 20**

Le Fusil

La Chasse à Tir,
Mise à la portée de tous par Louis BOUSSENARD.
1 vol. in-18, relié avec illustrations ~~ **3 50**

Le Fusil de Chasse,
Ses munitions et son tir par le général FAURE-BIGUET.
1 vol. in-18, 2e édition ~~~ **3 »**

Étude sur les Armes de chasse,
Par G.-H.-C. Hartmann, capitaine d'artillerie.
1 vol. in-8 avec 21 figures explicatives, broché ~~~ **2 50**

Maniements et usages des armes à feu,
Accidents de chasse et de tir, conseils pour les éviter par A. DE METZ-MOBLAT.
1 vol. in-12, broché ~~~ **1 »**

Recherches sur la portée efficace des fusils de chasse,
Par A. DE METZ-NOBLAT.
1 vol. grand in-18 avec 1 planche in-folio ~~~ **1 50**

Le Fusil de chasse Hammerless,
Comment s'en servir par W. W. GREENER traduit par Georges et Arthur GUINARD.
1 vol. in-18 avec illustration, cartonné. **3 »**

La Chasse, le fusil et les munitions,
Par Ch. FLEURIGAND.
1 vol. in-18 ~~~ **0 60**

Le Gibier

Manuel complet de l'oiseleur,
Secrets anciens et modernes de la chasse aux oiseaux par M. CONRARD, ouvrage orné de 48 figures, et de 12 planches pour la confection des pièges.
1 vol. format 15×10 de 360 pages ~~ **3 50**

La Chasse aux petits oiseaux,
Par J. CRAHAY.
1 vol. format 18×13, de 136 pages avec figures, broché ~~~ **1 50**

L'Alouette,
Devant le fusil, au piège, à la cuisine par Lucien et Emile LARCHER.
1 vol. in-8° couronne ~~~ **2 »**

La Chasse du Lièvre,
Chasse à courre et à tir, causeries et souvenirs par Guillebert DES ESSARTS.
1 vol. in-8° couronne rehaussé d'une couverture illustrée ~~~ **3 »**

Le Lapin,
Par A. DE LA RUE 1 vol. in-18 jésus. **0 50**

Lapins et Furets,
Par Alfred DUPONT. Ouvrage orné de plusieurs figures.
1 vol. format 22×15 de 75 pages, broché. **2 50**

La Chasse pratique de l'Alouette,
Au miroir, au sifflet et au fusil par Léon REYMOND.
1 vol. format 19×13 de 77 pages, broché ~~~ **1 50**

La Chasse à la Bécasse,
Par Tristan AUDEBERT, avec une préface de Paul CAILLARD. Ouvrage orné de nombreuses figures.
1 vol. broché ~~~ **4 »**

La Chasse du Chevreuil et du Cerf,
Aux chiens courants par le comte de CHABOT, ouvrage illustré par MAHLER.
1 vol. in-8° ~~~ **10 »**

Le Piégeage,
Divers modes de destructions des renards, blaireaux, loutres, oiseaux de proie par Jean MARCASSIN.
1 vol. broché ~~~ **1 50**

La Chasse au chamois,
Par le comte TREDECINI DE SAINT-SEVERIN, ouvrage illustré d'après les dessins de MAHLER, et des photographies.
1 vol. in-16 ~~~ **3 50**

Carnet de Chasse,
Pour l'inscription du gibier tué, contenant 25 colonnes, donnant indication des différents gibiers et d'animaux nuisibles, les dates, chiens de chasses, etc., en un beau registre.
Grand in-8° cartonné ~~~ **7 50**

Nouveau Carnet de Chasse illustré,
Augmenté du *Manuel du jeune Chasseur au chien d'arrêt*, par M. CHATIN.
3e édition avec 37 vignettes ~~~ **1 »**

H. FRAENKEL
28, rue du 4-Septembre
SUCCURSALE :
50, avenue de la Grande-Armée

COSTUMES et *ÉQUIPEMENTS* pour Automobile, Chasse, Vélo, etc.

…es et **Manteaux** …p ou Loden ga… **imperméables,** …outchouc, **dou…le fourrures** ou … à mettre aussi …auto qu'en ville.
…ents en fourrure et en cuir
…tures, Casquettes, …es pour Dames, fourrées, Guêtres, Lunettes, Mas…tc., etc.
Envoi franco du Catalogue illustré

WALERY
Téléphone 150.70
PHOTOGRAPHIE
9bis, rue de Londres
Hôtel Privé
Téléphone 150.70

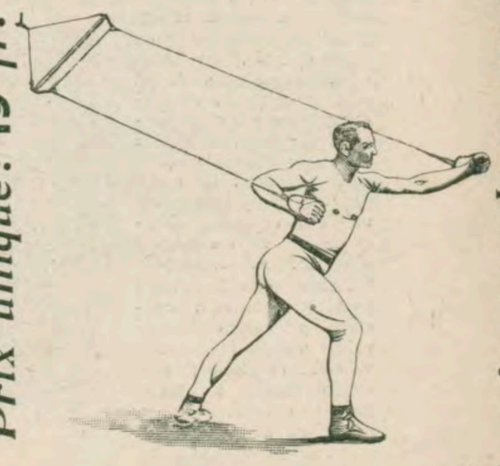
LIRE **"FEMINA"** LA REVUE IDÉALE *De la Femme et de la Jeune Fille*

? MUSICA ?

BILLARDS Mson BATAILLE *PARIS, 8, Boulevard de Bonne-Nouvelle.*

Le seul exerciser qui développe la poitrine en même temps que les muscles est le

Charlemont



Prix unique : 19 fr. *Prix unique : 19 fr.*

Envoi par la poste à domicile contre **19.85**

VENTE EN GROS & AU DÉTAIL
CORDERIE CENTRALE
12, Boulevard Sébastopol, PARIS

Pour la Ville *Pour le Voyage*

La Nouvelle Voiture légère **VINET**

12 chev., 2 cylindres. régulateurs, 2 chaînes, est la plus

DOUCE CONFORTABLE MANIABLE — Modèle spécial — HIVER-ÉTÉ — STABLE RAPIDE RÉGULIÈRE

61, Rue de Villiers, 61, NEUILLY

Le Gérant : G. Jarrige.
Clichés Branger-Doyé.
Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété